

джено наказом Держжитлокомунгоспу України від 20.02.04 р. №20.

Получено 17.10.2005

УДК 72.012

Г.Л.КОПТЕВА

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **ДВИЖЕНИЕ КАК ФОРМООБРАЗУЮЩИЙ ФАКТОР КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ МЕГАПОЛИСА**

Рассматривается аспект транспортного и пешеходного движения в формировании структуры города и его эстетико-композиционные качества.

Композиционные проблемы в архитектуре становятся все более актуальными в связи с усложнением структуры жизнедеятельности современных городов. Это связано с тем, что архитектору приходится решать технические, экономические, социальные и другие задачи, без которых невозможно решение главной цели архитектуры – организации пространства для полноценной жизнедеятельности человека; пространства, которое «говорит» с человеком понятным языком; пространства, в котором целостность мира отображается в целостности отдельных форм.

Таким образом, возникает необходимость в понимании не только формально-технических архитектурно-градостроительных аспектов города, но и его эстетико-композиционных качеств. В этом смысле актуальной является композиционная роль движения, которая позволяет воспринимать архитектурное произведение с различных позиций и ракурсов, оценивать его как единое целое с предыдущими и последующими впечатлениями от фрагментов города, понимать его композицию в пространстве и времени. Касаясь особенностей современного градостроительства, известный теоретик архитектуры А.Э.Гутнов отмечает все возрастающее значение транспортной инфраструктуры: «Транспорт формирует по сути дела фактическую пространственно-временную структуру городской активности. Именно поэтому следует с особым вниманием отнестись к разработке вопроса движения транспорта. Из локального он перерастает в крупную градоформирующую проблему» [3].

Фактор движения в городских структурах достаточно полно изучен теоретиками архитектуры и градостроительства – от О.Шуази до М.Я.Гинзбурга, А.Э.Гутнова, И.Г.Лежавы, Ж.Кандилиса, К.Линча, Э.Грушка [1-7] и др. Однако развитие науки, как архитектуры, так и других ее направлений дает новые знания, открывающие новые аспекты фактора движения в архитектурно-градостроительной композиции

для обеспечения комфортной среды мегаполиса. В первую очередь это связано с исследованиями восприятия человеком окружающей среды на эстетико-гуманитарном уровне (семантика, семиотика, психология и др.). Подобные исследования позволяют глубже изучить композиционные принципы и закономерности формирования архитектурно-градостроительных ансамблей, объяснить ряд моментов, скрытых от предшествующих исследователей.

Транспортное и пешеходное движение – важный градоформирующий фактор. Чем сложнее структура архитектурного объекта (регион, город, комплекс), тем сложнее структура движения и тем важнее учесть все аспекты, связанные с этим фактором: размещение городов, общественных центров, мест приложения труда, станций и грузовых дворов, расселение и др. Кроме функционально-утилитарного транспортное и пешеходное движение имеет важное эстетико-композиционное значение в формировании структуры города. Оно воздействует на формирование композиционной структуры города; на взаимодействие ансамблей, восприятие которых тесно связано с процессом движения, с определенной последовательностью и нарастанием впечатлений, с возможностью обозрения целостных панорам, с прочувствованием единства разных уровней городской структуры, создавая комфортную среду мегаполиса.

В современном мире все больше усложняется городская среда, все больше отрывается от человека, все более вступает в противоречие с его генетической предрасположенностью. Биологические ритмы человека все более отрываются от ритмов техники, которая обеспечивает человеку возможность передвижения в пространстве. Известный теоретик градостроительства А.Э.Гутнов отмечал, что в крупном современном городе существенно изменились условия пространственного восприятия. Если раньше город воспринимался статически или с малой скорости движения, то теперь доминирующим типом становится восприятие на большой скорости.

Увеличение скорости передвижения сопровождается увеличением размеров города, что приводит к эмоциональному разрыву между исторически сложившейся частью, построенной на основе малой скорости передвижения и ее дробных ритмах, и районами новой застройки, ориентированными на современную скорость. Главная проблема последних в том, что, ориентируясь на скорости транспортных связей, они потеряли человека с его масштабом и ритмом. Потеря человечности повлекла за собой утрату средовых ценностей, породила однообразие, техницизм, пространственную аморфность среды и т. д. «В современных крупных городах, – отмечает А.Э.Гутнов, – происходит неук-

лонное наращивание пространств и сооружений, связанных с быстрым развитием городских транспортно-коммуникационных систем. Дорога, сопутствующие ей службы и непосредственно связанные с ней, «живущие на ней» объекты как бы пронизывают, прошивают насквозь аморфное тело города. Они образуют особый мир, который ничего не потерял бы, а только выиграл, если бы оказался, например, под землей или внутри герметичной трубы, одним словом, вне городского ландшафта. Художественные образы, которые при этом возникают, и средства, с помощью которых они формируются, далеки от традиционных стереотипов – здесь нет завершенной пространственной формы, системы пространственных доминант, гармонического соотношения частей или четкого ритмического построения» [4]. Это является, главным образом, результатом недостаточной разработанности проблем архитектурной композиции, тесно связанных с аспектами передвижения человека в архитектурной среде.

Таким образом, последние исследования в области архитектуры, градостроительства и ряда гуманитарных наук позволяют на новом уровне поставить проблему несоответствия сложившейся современной структуры города и эстетико-психологических установок человека. Недостаточный учет фактора движения при изучении эмоциональных аспектов этой структуры, «смазанность» в связи с этим языка архитектуры, нивелирование ее художественных качеств и психологического воздействия на потребителя. Соответственно поставлена цель – раскрыть сущность движения как формообразующего фактора комфортной среды города.

В связи с тем вниманием, которое уделяется гуманизации городской среды, большое значение приобретает изучение всего, что раскрывает сущность человека-личности. Современные исследования чаще обращаются к вопросам психологии восприятия, в том числе к архетипическим корням восприятия. Это отвечает общей концепции современной культуры, ориентирующей науку на изучение гуманитарной составляющей в любом ее проявлении.

Таким образом, ставится проблема, выходящая за рамки понимания города как чистой инженерно-технической или социальной категории. Для его «очеловечивания» научные исследования должны обращаться к эстетике, семиотике, мифопоэтике, семантике, морфологии и т.д. в их неразрывном комплексе.

1. Гинзбург М.Я. Стиль и эпоха: Проблемы современной архитектуры. – М.: Госиздат, 1924. – 238 с.

2. Грушка Э. Развитие градостроительства. – Братислава: Изд-во Словацкой академии наук, 1963. – 296 с.

3. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – С.37.
4. Гутнов А.Э., Лежава И.Г. Будущее города. – М.: Стройиздат, 1977. – С.70-71.
5. Кандилис Ж. Статья архитектором. – М.: Стройиздат, 1979. – С.41.
6. Линч К. Образ города: Пер. с англ. В.Л.Глазнычева / Под ред. А.В.Иконникова. – М.: Стройиздат, 1982. – 328 с.
7. Шуази О. История архитектуры: В 2-х т. Т.1. – М.: Изд-во Всесоюз. академии архитектуры, 1935. – 275 с.

*Получено 12.10.2005*

УДК 72.01

Ю.В.ЖМУРКО, канд. архит.

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **РОЛЬ ПРИРОДНЫХ ФАКТОРОВ В ФОРМИРОВАНИИ ЦЕЛОСТНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

Рассматриваются проблемы целостности городской среды, обусловленные композиционной ролью природно-ландшафтного фактора.

На протяжении длительного периода в процессе становления городской среды первостепенными вопросами были: решение транспортной мегаструктуры, инженерных коммуникаций, возведение сложных многоуровневых комплексов, жилых массивов и т.д., т.е. превалировали тенденции стратегического техногенного развития городских территорий. После кризисного для Украины периода 90-х годов в начале XXI ст. в архитектуре наблюдается интерес к экологическим вопросам повышения комфортности городской среды. Однако понятие комфортности не исчерпывается экологическими и санитарно-гигиеническими характеристиками застройки, оно включает и социально-психологические, и эстетические потребности индивидуума. Последнее все больше актуализируется, поскольку обусловлено усилением личностного фактора в структуре современного мировоззрения. В связи с этим необходимо отметить тенденции к восстановлению значимости факторов естественного ландшафта: рек, балок и кромок плато, лесных и садово-парковых массивов и др. Сохранившиеся в городе элементы природного ландшафта, водные и парковые системы осмысливаются и как оазисы чистого воздуха, и как места социальной активности, и как несущие эстетическое наслаждение прекрасные пейзажи, источники духовного потенциала личности.

Последнее немислимо без ощущения гармонии – эстетического единства человека и мира. Этот аспект рассматриваемой проблемы реализовывается в целостном восприятии городской среды.

Таким образом, целью данной работы является рассмотрение вопроса целостности среды через метафоризацию ее природно-ланд-